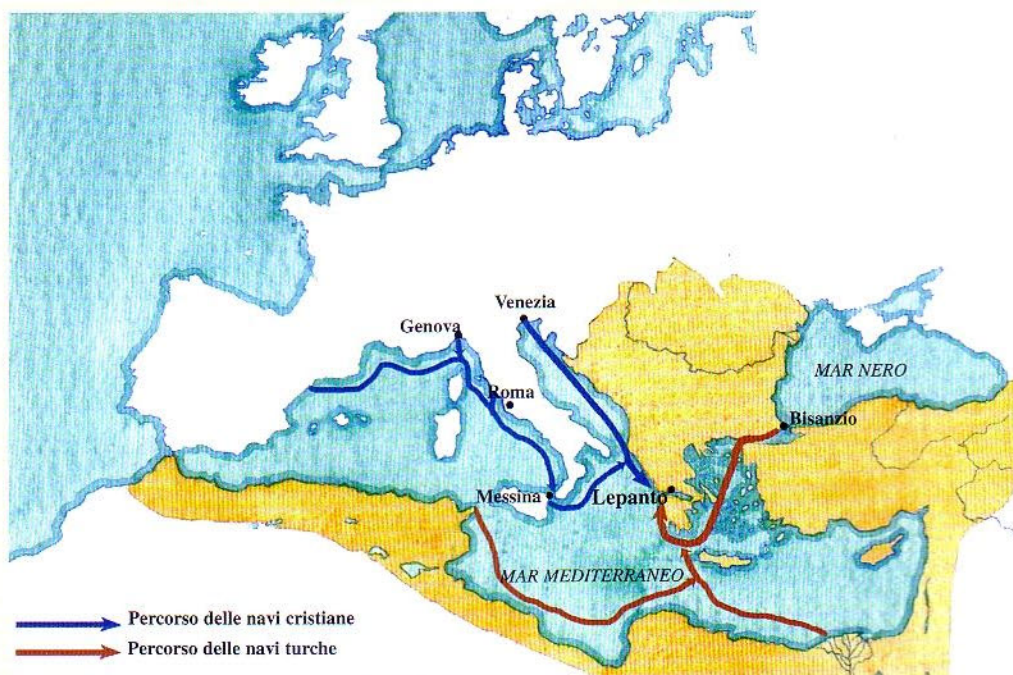
Lepanto

In una gigantesca battaglia navale, le forze della Lega Santa, sorrette da una superiore tecnologia, allontanano definitivamente la minaccia turca dal Mediterraneo occidentale.

Alì Mehemet Pascià

Alì Mehemet Pascià, comandante supremo della flotta ottomana, era un uomo di cinquant'anni, esperto politico ma non altrettanto esperto marinaio. A Lepanto, però, non compì scelte sbagliate: decise un attacco improvviso con vento a favore e schieramento a mezzaluna, allo scopo di circondare ed annientare il nemico e non solo di respingerlo. Si è portati a pensare, dunque, che la sua sconfitta (dalla quale si riteneva immunizzato dal momento che recava con sé, come amuleto, il dente canino destro di Maometto, fissato entro una piccola preziosa teca di cristallo) dipese, oltre che dall'indubbio valore dei Cristiani, dall'inferiorità tecnologica delle navi e delle artiglierie più che degli equipaggi turchi, non meno esperti di mare di quelli cattolici, soprattutto se ci si riferisce non tanto alla flotta della Sublime Porta, quanto ai pirati "barbareschi", marinai audacissimi, molti dei quali rinnegati dalla cristianità, che si annidavano sulle coste africane. A Lepanto Alì Pascià aveva chiamato tre fra i più abili corsari del Mediterraneo centro-occidentale, Uluch Alì detto "Occhiali", Mehemet Soraq detto "Scirocco" e il temerario Khara Khodja conosciuto come "Caracosa".

Uluch Alì (secondo alcune fonti un popolano calabrese convertitosi all'islam dopo essere stato fatto prigioniero, secondo altre un ex frate, certo Luca Galeni), personaggio tenebroso e colto, spietato nei confronti dei suoi antichi correligionari, fu nominato da Selim II bey di Tunisi ed Algeri. Mehemet Soraq ebbe dal Sultano la signoria di Alessandria. Il più temuto e audace fu senz'altro Khara Khodja, utilizzato da Alì Pascià per rischiosissime azioni esplorative e spericolati colpi di mano. Issate delle vele nere nella notte, Caracosa riuscì addirittura ad introdursi nel porto di Messina, ove era ormeggiata la flotta cristiana, riportando informazioni preziose e dettagliatissime sul nemico.

Don Giovanni d'Austria

Don Giovanni d'Austria, ventiseienne comandante generale della flotta cristiana a Lepanto, era figlio naturale di Carlo V di Spagna e di Barbara Blomberg di Baviera. Di alta statura e dotato di innata eleganza di gesto e portamento, è descritto dai contemporanei "bello come un dio". Destinato a diventare cardinale, rivelò ben presto la sua vocazione per la carriera delle armi. Ascese rapidamente fino al sommo della gerarchia militare e può essere legittimamente annoverato tra i più grandi ammiragli dei suoi tempi. A Lepanto fu affiancato nel comando dal valorosissimo settantacinquenne Sebastiano Venier, duca di Candia e "capitan generale da mar" della Repubblica di Venezia, uomo dal carattere durissimo, e dal principe romano Marcantonio Colonna, alla cui pazienza e abilità politica (nonostante fosse anch'egli molto giovane, appena trentaseienne al tempo della battaglia) nello smussare i contrasti e le incomprensioni tra Spagna e Venezia, si deve la stabilità dell'alleanza e l'unità d'intenti della flotta. Difficilissimi furono infatti i rapporti, inquinati da divergenze strategiche e orgoglio generazionale, tra Venier e Giovanni d'Austria, considerato dal veneziano un "imberbe" audace ed esibizionista, un vero e proprio concentrato degli irritanti valori di una Spagna cavalleresca e "guascona".
Dopo Lepanto, don Giovanni d'Austria assumerà il governo delle Fiandre spagnole, dove morirà dopo pochi anni, ancora giovanissimo.

Battaglia di Lepanto

7 OTTOBRE 1571

«Tutti fecero il debito loro, quelli per la Luna, questi per la Croce [...] I vincitori ebbero a lodare i vinti, perché nessuno conosce meglio la difficoltà del vincere che chi vince».

CARLO BOTTA, *Storia d'Italia*, libro XIII

A sinistra: **mezzaluna turca**

Uno scontro fra due civiltà

La battaglia navale di Lepanto, pur non avendo in realtà sconfitto l'espansionismo turco, che avrebbe continuato a costituire una minaccia per l'Europa lungo tutto il secolo XVII, è stata sin dai contemporanei assunta a simbolo dell'estrema difesa del Mediterraneo occidentale dall'invasione musulmana. Fu tale l'entusiasmo suscitato dalla vittoria della Croce sulla Mezzaluna che il poeta Torquato Tasso, sull'onda dell'emozione provata, concepì il disegno di scrivere la *Gerusalemme liberata* e l'anno successivo alla battaglia i cattolici di Parigi massacrarono nella notte di San Bartolomeo quanti calvinisti riuscirono a trovare, nella convinzione che fosse giunto il momento fatale di sterminare qualunque nemico della fede, turco o riformato che fosse.

Sotto: **stendardo della Lega Santa**

L'espansionismo turco in Europa nel XVI secolo

Nel XVI secolo i Cristiani, ovunque divampasse la furia dell'aggressione turca, erano sulla difensiva e costretti a cedere terreno. Nel 1453 era caduta Costantinopoli, ultimo baluardo dell'Impero Romano d'Oriente; nel 1499 il sultano Bayazid II aveva strappato ai Veneziani la piazzaforte di Lepanto, l'antica Naupatto; nel 1523 Suliman II, per i Cristiani Solimano, conquistava Rodi invano difesa dai suoi indomiti Cavalieri, che dovettero trasferirsi a Malta; nel 1526, con la disfatta di Mohacs, la cristiana Ungheria finiva sotto il dominio della Mezzaluna: l'offensiva turca si apriva come una gigantesca tenaglia, la cui morsa si protendeva sul Mediterraneo a meridione, e lungo il Danubio ad oriente.

Nel 1565 si verificò una prima battuta d'arresto, quando gli Ottomani, assalite le difese di Malta con un forte esercito e una formidabile flotta, furono respinti dai pochi Cavalieri e dagli aiuti sopraggiunti dalla Sicilia. Il Mediterraneo occidentale per il momento era salvo, ma poco dopo cadevano le isole di Chio e Cipro, mentre la flotta turca rimaneva intatta.

Sotto: **l'esercito turco in marcia** ***(dettaglio di una miniatura del 1500)***

La risposta europea: la Lega Santa

Pompeo (1533-1608) e Leone (1509-1590) Leoni
Busto di Filippo II

L'Europa cristiana, dunque, è costretta di nuovo a fare i conti con il pericolo turco: la sempre maggiore audacia dei corsari nord-africani, le ripetute richieste di intervento rivolte dai Moriscos spagnoli al Sultano e, soprattutto, il diffondersi di un fenomeno in precedenza assolutamente sporadico, quello della conversione di cristiani all'islam, rappresentano concretamente l'imminenza di questo pericolo. La debolezza più grave dell'Europa rispetto al Turco era senz'altro costituita dai contrasti per la supremazia sul Continente, che vedevano la Francia opposta alla Spagna ed all'Impero, ed i cattolici schierati contro i luterani. La pace di Cateau Cambrésis (1559), la dieta di Augusta (1555) ed il Concilio di Trento stabilirono però una tregua temporanea alle contese e nel 1570 il papa Pio V riuscì a stringere una Lega Santa tra Spagna, Venezia e Stato Pontificio.

Uomo intransigente, di rigida coerenza, fermamente convinto della centralità anche politica della Chiesa di Roma, Pio V riuscì con grande abilità (coadiuvato anche dalla giovanile irruenza di don Giovanni d'Austria) a mettere insieme in un'alleanza vittoriosa Veneziani e Spagnoli, i cui interessi divergevano largamente sia a proposito della situazione politica italiana sia nei confronti del Turco (Venezia era alleata della Francia, a sua volta alleata dei Turchi).

Filippo II di Spagna, diffidente per natura, del tutto privo di attitudini militari, si era più volte dimostrato nient'affatto convinto dell'opportunità di scontrarsi in battaglia con i Turchi, rispondendo sempre in modo prudentissimo ai reiterati appelli del Papa in questo senso. Contro i Turchi, d'altra parte, provava una sincera e totale avversione, rafforzata peraltro dalla convinzione che solo l'unità religiosa poteva salvare la Spagna dal pericolo dei Moriscos. Avuto sentore che gli intensi preparativi navali ottomani potevano essere rivolti ormai addirittura verso la Spagna, aderì alla Lega Santa, destinando però alla guerra ben poche navi oltre a quelle già fornite dai suoi sudditi d'Italia. Nel 1571, comunque, la flotta cattolica si raccolse a Messina e ad ottobre uscì in mare al comando di don Giovanni d'Austria, fratellastro di Filippo II di Spagna.

Proprio in quei giorni, i Turchi del sultano Selim II coglievano l'ennesima vittoria a Cipro, espugnando la fortezza veneziana di Famagosta difesa dallo sfortunato Marcantonio Bragadin, massacrarono la guarnigione superstite.

Sopra:
Giovan Battista Maganza (1509-1589)
Pio V, Filippo II e il doge AlviseMogenico

In basso a sinistra:
don Giovanni d'Austria
Figlio naturale di Carlo V, fu il comandante generale della flotta cristiana a Lepanto

Qui sotto: **Pio V consegna lo stendardo della Lega a don Giovanni d'Austria** ***(xilografia)***

Le forze in campo

Lo scontro fra le due flotte avvenne il 7 ottobre nelle acque del golfo di Lepanto, vicino alle isole Curzolari, tra il golfo di Patrasso e quello di Corinto. Le forze dei contendenti erano quasi pari: i Cristiani disponevano di circa 30.000 uomini (80.000, contando i marinai ed i rematori) imbarcati su circa 210 galere spagnole, veneziane, pontificie, genovesi, sabaude e maltesi, e sei galeazze venete, grosse navi dotate di numerose e potenti artiglierie ed ancora sconosciute al nemico; galeoni e brigantini, in tutto 78, non intervennero in battaglia. I Turchi schieravano circa 265 tra galere e galeotte, al comando dell'ammiraglio Mehemet Alì.

Gli scontri tra galere in questa battaglia furono di una violenza inaudita. Si cercava di distruggere principalmente le unità ammiraglie nemiche per lasciare le squadre avversarie senza direzione; la furia spietata degli equipaggi era determinata non soltanto dalle necessità belliche, ma soprattutto dall'odio di religione, un odio che non permetteva a nessuno di aver pietà per l'avversario e che rendeva sacra e gradita a Dio la propria crudeltà.

Sopra: ***Andrea Vicentino***
Mehemet Alì, comandante della flotta turca
(particolare de **La battaglia di Lepanto***)*

A Lepanto entrambe le flotte erano divise in grosse squadre. Il comandante generale prendeva posto nella galera "reale", quella di maggiori dimensioni e più riccamente impavesata per farsi riconoscere dalle altre unità, ma proprio per questo anche la più soggetta agli attacchi nemici; erano anche presenti diverse "capitane" e "padrone", rispettivamente seconde e terze unità per importanza della flotta, che imbarcavano gli ufficiali responsabili delle diverse squadre.

A sinistra:
Carta dello schieramento assunto dalle due flotte

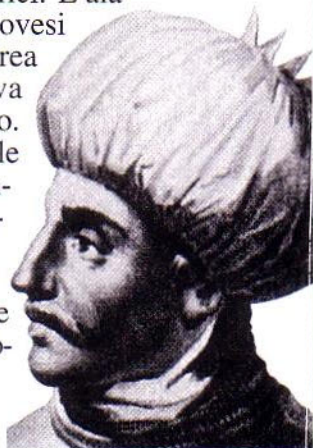
A destra, dall'alto:
Giannandrea Doria, comandante delle galere genovesi

Uluch Alì, comandante della flotta turca

Agostino Barbarigo, comandante delle galere venete

Gli schieramenti

Le flotte della Lega e dei Turchi furono schierate in direzione nord-sud per una lunghezza di 6-7 chilometri. L'ala sinistra cristiana, 64 galere venete al comando di Agostino Barbarigo, navigava piuttosto lontano dalla costa per timore delle secche. Al centro, costituito da altre 64 galere, stavano le navi dei condottieri: don Giovanni d'Austria per gli Spagnoli, Sebastiano Venier per i Veneziani e Marcantonio Colonna per i Pontifici. L'ala destra, 54 galere genovesi guidate da Giannandrea Doria, si protendeva verso il mare aperto. La retroguardia, alle spalle del centro, contava 30 galere agli ordini del marchese di Santa Cruz. In testa, due per ogni settore, le galeazze veneziane, come bastioni avanzati, avevano l'incarico di aprire lo scontro e di sconvolgere con le loro artiglierie le linee avversarie.

Analoga disposizione avevano adottato i Turchi, il cui schieramento iniziale assumeva la forma di un ampio semicerchio. Alla destra Mehemet Soraq, detto "Scirocco" dai Cristiani, con 52 galere e 2 galeotte; al centro l'ammiraglio Alì, con 87 galere e 2 galeotte; alla sinistra il rinnegato cristiano Uluch Alì, con 61 galere e 32 galeotte; in retroguardia stavano 8 galere e 21 galeotte.

Arsenali, cantieri, maestri d'ascia

«Quale nell'arzanà de' Viniziani
bolle l'inverno la tenace pece
a rimpalmar i legni lor non sani,
ché navicar non ponno; in quella vece
chi fa il suo legno novo e chi ristoppa
le coste a quel che più viaggi fece;
chi ribatte da proda e chi da poppa;
altri fa remi e altri volge sarte;
chi terzeruolo e artimon rintoppa...»

Così Dante fotografa l'intensa attività dell'arsenale veneziano, ove nuovi approntamenti e raddobbi di galere e legni commerciali vivificano l'economia della Repubblica marinara. *Arzanà* (veneto), *darsena* (genovese), *terzana* (pisano), *taracana* e *ataracanas* (castigliano e catalano) sono tutti termini derivanti dall'arabo *dar as-sina*, cioè "casa di costruzione". È in queste "case di costruzione" che prendono forma galere e "navi tonde". Il più famoso era certo l'Arsenale di Venezia, seguito da quello di Barcellona, ma accanto a questi impianti maggiori, frutto dell'impegno economico diretto dei sovrani, ove si costruivano soprattutto navi da guerra, ve ne erano molti che realizzavano, sia piccole imbarcazioni per traffici locali, sia i grandi velieri mercantili. Venezia, ad esempio, possedeva altri due grandi cantieri navali oltre a quello che aveva sede nella Repubblica: quello di Candia e quello di Canea.
Per avere un'idea dell'imponenza delle dimensioni dell'attività cantieristica pubblica nella sola Venezia, basti pensare che nei ventiquattro anni della Guerra di Candia, svoltasi meno di un secolo dopo Lepanto, il solo Arsenale di Venezia aveva prodotto 18 galeazze, 10 galere "bastarde" e 138 galere "sottili": pur non tenendo conto del naviglio minore e da trasporto e delle riparazioni di più di 100 galere già in forza all'inizio delle ostilità, si può stimare che vennero trasportate, stagionate e lavorate circa 60.000 tonnellate di legnami pregiati.
Tra i legnami prediletti dai maestri d'ascia, vi erano la quercia, che per la sua compattezza era utilizzata soprattutto per il fasciame, ma anche il larice, l'abete e l'olmo per i banchi di voga, il pioppo per le paratie, i ponti e le scale, il faggio per i pesanti remi, il noce per le pulegge e le opere di poppa, e ancora l'abete per gli alberi, le antenne e i posticci laterali. Calafati, maestri d'ascia, cardatori e fonditori si tramandavano le loro arti preziosissime il cui perfezionamento "faceva la differenza" tra navi e artiglierie cristiane e musulmane. Solo con l'affermarsi della Riforma, sfruttando a proprio favore l'avversione del Nord Europa nei confronti di Roma e di tutta la cattolicità, i Turchi riuscirono a disporre, dietro lauti compensi, di maestranze olandesi ed inglesi; malgrado ciò, le realizzazioni dell'Arsenale di Istanbul rimasero sempre di qualità di gran lunga inferiore rispetto a quelle veneziane e occidentali in genere.

Sotto: **Battaglia di Lepanto** ***(particolare di un dipinto dell'epoca)***

La guerra navale tra galere

Spesso gaiamente colorate, le galere non avevano castello di prora, ma solamente una copertura delle artiglierie sulla quale potevano assieparsi gli uomini per l'abbordaggio o per tempestare con la moschetteria o le balestre le unità avversarie. La poppa, leggermente rialzata, era invece totalmente occupata dal ricco ed ornato padiglione della cabina del comandante e degli ufficiali, il luogo meno maleodorante della nave, e dalla elaborata lanterna di navigazione. Le galere avevano una sola scialuppa di salvataggio, ed in caso di naufragio la sorte dei soldati appesantiti dalle armi, dell'equipaggio e soprattutto dei rematori era segnata. Sulle fiancate una leggera impavesata proteggeva parzialmente gli uomini al remo e consentiva ai fanti di far fuoco dietro una modesta copertura. Le manovre in battaglia si riducevano allo speronamento o all'accostamento di fianco per spezzare i remi ed immobilizzare così l'avversario. Poi, mentre i soldati scaricavano gli archibugi o le balestre sul nemico – i Cristiani possedevano una netta superiorità tecnica sui Turchi, armati solo di archi e privi di corazze – si lanciavano i rampini per accostare le due imbarcazioni ed avveniva l'abbordaggio. Questo, di solito, si riduceva a un'orribile carneficina a causa dell'angustia degli spazi e del furore senza quartiere del combattimento. Chi cadeva a mare, ferito od incolume, se non riusciva ad afferrarsi all'intrico dei remi od a qualche relitto, periva miseramente trascinato a fondo dalle sue stesse armi. L'estrema resistenza di un equipaggio abbordato ed in inferiorità avveniva intorno all'albero maestro, dove si compiva l'ultimo massacro. In caso di grave pericolo, il comandante cattolico poteva far conto anche sulla massa dei rematori; ciò invece non era possibile per i capitani turchi, che usavano schiavi cristiani.
Le artiglierie delle galere, da tre a sei pezzi, erano inizialmente disposte soltanto a prora e per chiglia, cioè "in caccia", ma, non essendo brandeggiabili, potevano sparare soltanto nella direzione di rotta. Se si considera, poi, che un cannone da 50 (ci si riferisce con questo valore al peso del proiettile in libbre), il tipo più comune a prora, pesava circa 6.000 libbre, si comprende anche che era necessaria la massima attenzione a che le artiglierie non sparassero all'unisono, in quanto le sollecitazioni generate avrebbero danneggiato certamente più la propria galera che quella avversaria. La componente di fuoco di queste navi era pertanto assai modesta, di molto inferiore a quella dei velieri, che avevano le batterie disposte sulle due murate. In sostanza le galere avevano come vantaggi la manovrabilità ed i rapidi

In alto:
Cristoforo da Canal (XVI sec.)
Trattato della milizia marittima
Formazione di combattimento delle galere veneziane

A sinistra:
Galera a due alberi con vele latine

Sopra:
Andrea Vicentino
Battaglia di Lepanto *(particolare)*

Pagina seguente:
Disegno di una delle galeazze venete che precedevano la formazione cristiana

spunti di andatura, ma in uno scontro con un galeone in favore di vento erano destinate inevitabilmente a soccombere. È da tenere presente, per quanto riguarda i Turchi, che le copiose e potenti artiglierie che avevano stupito il mondo occidentale all'assedio di Costantinopoli erano ormai estremamente ridotte di numero, eccessivamente pesanti, imprecise e pericolose.
Un diverso discorso va fatto per le sei galeazze venete che combatterono a Lepanto e che costituirono un'amara sorpresa per i Turchi: esse erano delle imbarcazioni più alte di bordo del consueto e con numerose artiglierie disposte anche sulle fiancate; avevano inoltre cassero e castello rialzati, ma erano troppo pesanti per essere manovriere nonostante i numerosi rematori, tant'è vero che furono portate a rimorchio dalle galere e vennero usate come una sorta di fortezze immobili e di batterie galleggianti.

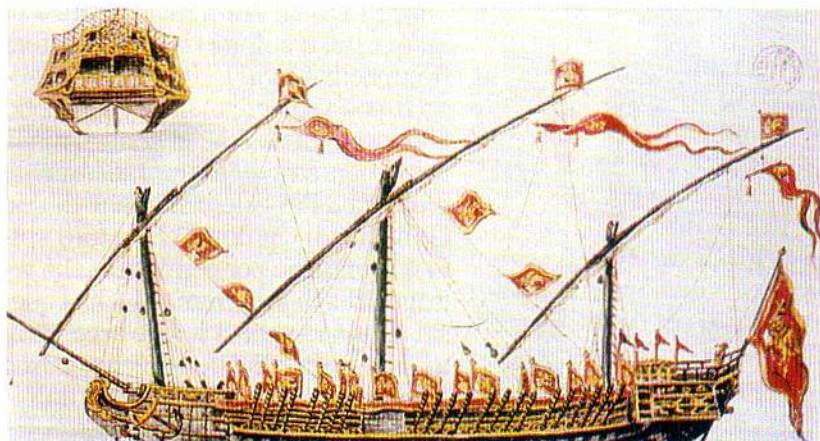
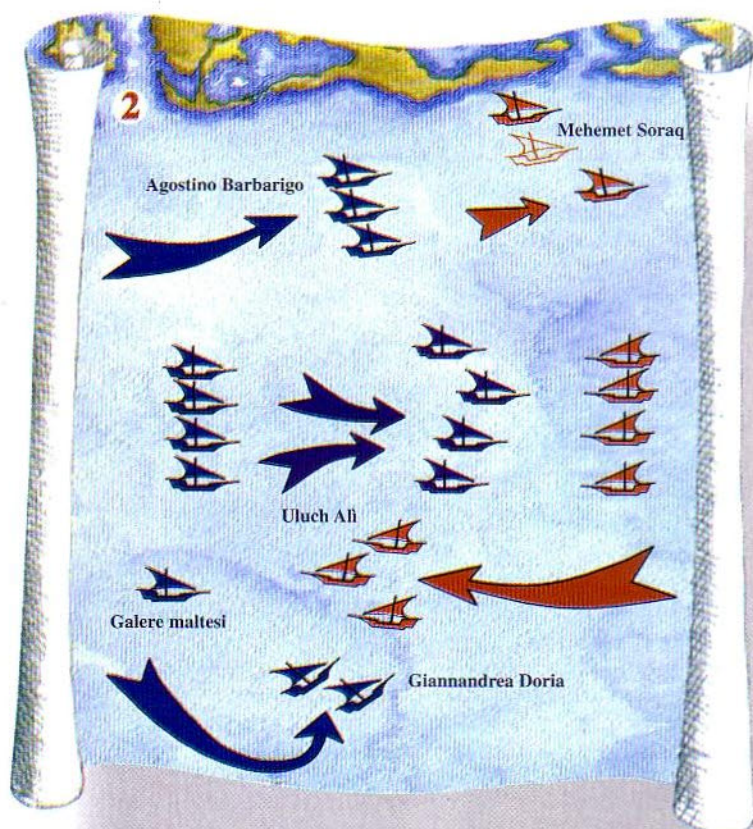
Le galere cinquecentesche

La galera — o galea — cinquecentesca (nome probabilmente derivato dal greco *gàleos*, "squalo") costituisce l'ultima e definitiva evoluzione delle navi poliremi dell'antichità. Ne esistevano di diversi tipi e dimensioni: galere "bastarde" e galeazze, di maggior tonnellaggio e dimensioni rispetto alla media, mezzegalere e galeotte, le più comuni, che erano bastimenti di circa 400 tonnellate di stazza, lunghi ed affilati (con un rapporto di oltre 40 metri di lunghezza per 6-7 di larghezza) mossi da due o tre alberi a vele latine, cioè triangolari. In battaglia, le vele venivano raccolte per dare sfogo alla forza propulsiva originale della galera, costituita da 200 a 250 rematori, in uso da molto tempo prima di Lepanto, che nell'arrancata, cioè nella voga veloce che poteva essere sostenuta per circa un quarto d'ora, le imprimevano una velocità dai 5 ai 7 nodi e soprattutto la rendevano manovriera ed indipendente dalla forza e direzione del vento.
Sebbene i termini attuali di galera e galeotto derivino da queste navi cinquecentesche, i rematori della Lega a Lepanto erano per la maggior parte uomini liberi e volontari assoldati con regolare anche se misero stipendio, mentre pochissimi erano i carcerati. Al contrario i Turchi adoperavano al remo una gran massa di schiavi cristiani. Se, dunque, da parte cattolica vi erano rematori motivati, con una loro dignità, che non avevano bisogno della sferza per profondere tutte le loro energie nella voga, e inoltre temevano di essere catturati e di perdere così la libertà, nel campo avverso occorrevano i sistemi più brutali per ottenere il medesimo scopo: perdere una vita fatta solo di stenti non era una prospettiva inaccettabile; inoltre, in caso di resa turca, i galeotti sarebbero stati liberati dalla peggiore delle schiavitù.
A bordo delle galere tutto era finalizzato al solo scopo bellico e nulla era concesso alla benché minima comodità dell'equipaggio. Su quegli scafi fragili (il rapporto fra lunghezza e larghezza, lo scarso pescaggio ed il basso bordo li rendevano inadatti alla navigazione con mare agitato) e privi di un ponte di coperta continuo, sostituito da una semplice passerella centrale o "corsia", erano stipati in modo inverosimile, oltre ai rematori, i marinai ed un centinaio di fanti, archibugieri ed artiglieri, che nelle unità più grosse potevano essere anche quattro o cinquecento. Le condizioni igieniche in cui l'equipaggio si accalcava a bordo erano così precarie che, se la navigazione si prolungava, erano frequentissime le epidemie. Le galere inoltre, essendo sprovviste di stive, erano costrette a soste ogni quattro-sei giorni per far rifornimento soprattutto di acqua dolce: si pensi infatti che la razione quotidiana di acqua di un uomo al remo, soltanto per mantenerlo in efficienza, era di sette litri.
A Lepanto erano presenti circa 30 galeoni (navi a vela con quattro alberi, due con vele quadre e due con vele "latine") al seguito delle galere spagnole, con il compito di assicurare acqua, viveri e ricambi alle navi combattenti. Il galeone, pur quando potentemente armato lungo i bordi e sui castelli, rispondeva almeno inizialmente a un'esigenza

A alto:
Galera bastarda turca *(miniatura del XVI sec.)*

soprattutto commerciale, quella del trasporto di merci, animali e persone. Alto di bordo, panciuto, con capacità di carico notevoli già nel XIII secolo (sappiamo di navi medievali con stazza anche superiore alle 1.000 tonnellate), il galeone, spesso corredato da ricchissimi castelli a prua e a poppa, pesantemente armato e con imponenti velature e più ponti, era mosso esclusivamente dal vento. Nonostante la fragilità, la scarsa artiglieria e il sovraccarico di rematori, tale che non consentiva di poter imbarcare molto più che gli stessi uomini che servivano a manovrarla, la galera continuò a solcare il Mediterraneo per molti secoli nonostante la presenza dei velieri. Questa apparente assurdità si spiega, anzitutto, con le caratteristiche fisiche e climatiche del Mediterraneo che, tutto interno, ricco di isole e approdi naturali, non esigeva velieri dalle alte murate, capaci di fronteggiare le gigantesche onde oceaniche e di percorrere senza scalo vaste distanze. In secondo luogo, questo mare così trafficato richiedeva mobilità anche in assenza di vento, sia per sottrarsi all'insidia costante della pirateria, tollerata e anzi incoraggiata da tutti i Paesi rivieraschi, sia per battere la concorrenza con tempi di trasporto ridotti. Infine, per necessità militari, la particolare conformazione delle coste, frastagliate e insidiose per la presenza di scogli e per i bassi fondali, imponeva navi di basso pescaggio, di più rapido approntamento in caso di guerra improvvisa, con equipaggi numerosi e "sacrificabili" (a differenza di quelli formati da esperti marinai velisti).

LA BATTAGLIA

1. Dallo schieramento musulmano, molto forte sulla sinistra, si può presumere l'intenzione iniziale di manovrare verso il mare aperto per avviluppare la flotta della Lega. La destra cattolica, tenuta dai Genovesi, era molto inferiore alla sua diretta antagonista, ma la robusta retroguardia prudentemente tenuta indietro pareva essere in grado di parare la minaccia. Alle 10.30 (secondo altre fonti un'ora più tardi) Mehemet Soraq, dopo aver subito il fuoco devastante delle due galeazze, tenta di incunearsi tra Barbarigo e la costa per aggirare la sinistra dei Cristiani. Subisce però la contromanovra dei Veneti, che lo attaccano sul fianco e lo gettano verso la spiaggia. In questa azione Barbarigo perde la vita colpito da una freccia all'occhio destro. "Scirocco" è ferito e catturato, e tutta la sua ala distrutta.

2. Mezz'ora dopo le galeazze del centro aprono il fuoco sulla squadra di Alì, che serra le distanze. La sua galera sperona quella "reale" di don Giovanni d'Austria ed intorno alle due ammiraglie si scatena una mischia furibonda, poiché in loro aiuto si accorre da tutte le parti. Per due volte i 400 giannizzeri di Alì, truppe scelte e feroci addestrate alla guerra fin dalla più tenera età e costituite generalmente da Cristiani catturati da piccoli ed islamizzati, tentano di conquistare la nave ammiraglia della Lega ma sempre sono respinti dagli archibugieri spagnoli.
Sopraggiungono poi le "Capitane" del Colonna e del Venier, e con il loro intervento la nave di Alì è conquistata. La testa dell'ammiraglio, spiccata dal busto, viene issata sul pennone insieme ad una croce per sgomentare i nemici. A questo punto l'intero centro turco si sbanda ed è sbaragliato. Nell'azione di abbordaggio si distingue particolarmente il comandante veneziano Venier, un settantacinquenne che combatte con la vigoria di un giovane e sfida tra i primi le cannonate ed i dardi nemici.

3. Mentre si accende la battaglia su tutto lo schieramento, l'ala destra del Doria, temendo di venire accerchiata da quella sinistra avversaria in forte superiorità numerica, si allarga forse anche perché spinta dalle correnti e si allontana lentamente dal centro, lasciando aperto un pericoloso varco. Verso questa falla si dirige a voga arrancata Uluch Alì nella speranza di incunearsi e colpire da tergo l'intera flotta della Lega. I Turchi distruggono le poche galere maltesi che stanno all'estremità destra del centro, ma la loro manovra è temporaneamente bloccata dalle galere siciliane di don Giovanni di Cardona, che a loro volta si immolano per permettere alla retroguardia di accorrere. Uluch, a questo punto, rischia di venire accerchiato dal Doria e dal centro che stanno convergendo su di lui, e fugge con le poche unità superstiti.

Sopra:
particolare dell'assedio delle navi cristiane ***(affresco della volta della Galleria Colonna in Roma)***

Colubrine, archi e archibugi

La strepitosa vittoria cristiana a Lepanto non è imputabile soltanto al maggior valore dei combattenti cristiani, ma, senza dubbio, anche alla superiore tecnologia militare dell'Occidente. Le artiglierie europee, spesso provenienti dalle ottime fonderie tedesche, erano balisticamente superiori per gittata e potenza a quelle musulmane, molto più artigianali ed imperfette.
I cannonieri, poi, in Europa erano già da tempo indirizzati a una preparazione assolutamente specialistica, elemento questo che in Turchia mancava e continuerà a mancare fino alla dissoluzione dell'Impero, tanto che secondo alcuni studiosi una delle principali cause della sua involuzione fu proprio l'incompetenza degli ufficiali superiori e il dilettantismo dei gregari.
I combattenti erano equipaggiati, per il corpo a corpo successivo all'abbordaggio, con alabarde, asce, spiedi e spade a lama larga piuttosto pesanti; per l'offesa di prossimità, con archi balestre e archibugi.
La superiorità del combattente di marina cristiano non era tanto nell'archibugio (allora ancora rudimentale ed impreciso) rispetto all'arco, quanto nella copertura fornita dal corsaletto in acciaio, e dall'elmo a falde rialzate.
Il pur efficientissimo arco composito allora utilizzato dai Turchi, infatti, data la notevole distanza fra i tiratori, doveva lanciare il dardo con una traiettoria a parabola, cosicché i dardi provenienti dall'alto venivano facilmente deviati e resi innocui dalle tondeggianti protezioni di acciaio dei combattenti cristiani.
Probabilmente l'abbandono dell'arco da parte degli eserciti europei a favore delle armi da fuoco dipese non tanto da una congenita inferiorità dell'antica arma sul piano della gittata o dall'efficacia del dardo rispetto alla palla, quanto ai ridotti tempi di addestramento richiesti dall'archibugio.

Bilancio dello scontro

Al termine della battaglia la Lega ebbe 8.000 morti, 15.000 feriti e 15 navi distrutte. Le perdite musulmane ammontarono a 25.000 uomini, 30 galere affondate e 110 catturate. Furono liberati dal remo anche 12.000 schiavi cristiani.
I combattenti della Lega avevano certamente mezzi più efficaci sia di difesa sia di offesa. I fanti cattolici erano protetti da elmi e corazze, al contrario di quelli turchi; essi usavano inoltre balestre ed archibugi che, anche se con una cadenza di tiro inferiore a quella degli archi avversari, avevano maggiori penetrazione e precisione, e naturalmente un superiore potere devastante. In generale, nel campo della metallurgia, la differenza tra le due forze in campo era notevolissima.
Quella di Lepanto fu l'ultima grande battaglia della storia combattuta esclusivamente tra navi a remi. Neanche venti anni dopo, con l'impresa dell'*Armada* spagnola contro le coste inglesi del 1588, avvenne il primo massiccio scontro moderno tra velieri. Quando la tecnica cantieristica perfezionò sempre di più gli scafi mossi esclusivamente dal vento, anche le galere, pensate e costruite per il Mediterraneo, lentamente scomparvero. Ciò nonostante, ancora alla fine del XVIII secolo, Venezia aveva al suo servizio una squadra di galere, ed il generale Napoleone Bonaparte se ne servì per la sua spedizione in Egitto.

Sotto: **Miguel de Cervantes**
(incisione spagnola del 1738)
Tra i feriti spagnoli vi era un cavaliere destinato a divenire famoso:
Miguel de Cervantes.
Immobilizzato per sempre ad un braccio, abbandonò la carriera delle armi e si dedicò alla stesura del suo capolavoro:
Don Chisciotte

Conseguenze storiche. E se avessero vinto i Turchi?

Sebbene la vittoria di Lepanto non sia stata convenientemente sfruttata dai Cattolici e non abbia neppure potuto salvare Famagosta dal suo triste destino, essa tuttavia pose fine alla minaccia turca nel Mediterraneo occidentale.

Le regioni più esposte all'offensiva musulmana erano proprio quelle italiane: il litorale dalla Sicilia alla Toscana si andava ricoprendo di torri di avvistamento ancor oggi visibili e numerosi borghi marittimi venivano abbandonati dalle popolazioni che si rifugiavano sui monti. Se l'imponente flotta ottomana fosse riuscita a superare il Canale di Sicilia e la fortezza naturale di Malta, approfittando delle divisioni e dei rancori che indebolivano le potenze navali cristiane, probabilmente l'Europa non avrebbe potuto salvarsi.

Lepanto non fu soltanto una battaglia-simbolo, ma anche lo scontro che decise la storia futura di due culture profondamente diverse ed incapaci di convivere pacificamente: fu una battaglia per la supremazia sul Mediterraneo, dopo la quale l'impero turco avrebbe conosciuto una lenta e secolare crisi, ancora intervallata da momenti di gloria, che si sarebbe conclusa nel 1918 con la sua definitiva scomparsa.

Se, al contrario, in quella sanguinosa giornata di ottobre l'indiscutibile coraggio e perizia nautica degli Ottomani avessero avuto ragione della migliore tecnologia bellica dei loro avversari, una sorte peggiore sarebbe forse toccata ai regni d'Europa. Distrutta la flotta della Lega, i Turchi avrebbero potuto sfruttare il vantaggio di costituire un Impero unitario ed organizzato, anziché degli Stati divisi da odi dinastici, per imporre un'azione molto più incisiva di quella che in realtà svolsero i Cristiani in Oriente. Una loro presenza nel Tirreno avrebbe causato prima o poi la caduta delle Baleari ed interrotto, o gravemente compromesso, i vitali traffici tra la Spagna, la Sicilia e gli altri possedimenti iberici in Italia, fiaccando, così, la potenza militare ed economica di quello che, nel bene o nel male, era il più forte regno cattolico d'Europa e dal quale dipendeva la sicurezza dell'intera penisola italiana ad eccezione di Venezia.

Una tale sciagura avrebbe comportato un rapido indebolimento e forse la prematura dissoluzione dell'Impero, legato alla Spagna dalla comune dinastia asburgica, e di fatto da essa dipendente. Francia e Principi luterani e calvinisti, infatti, non avrebbero mai, da soli, potuto sostituirsi ai due baluardi di Spagna ed Impero nella difesa d'Europa: le sue frontiere orientali sul Danubio sarebbero state ancor più deboli di quelle che già erano, e l'intera storia dei secoli XVI-XX ne avrebbe probabilmente subito delle conseguenze per noi oggi assolutamente inimmaginabili.

A destra:
Alessandro e Giovan Battista Maganza (XVI sec.)
Sebastiano Venier ringrazia il Signore dopo la vittoria di Lepanto
Sebastiano Venier, duca di Candia e "capitan generale da mar" della Repubblica di Venezia, settantacinquenne, era il responsabile della parte più cospicua della flotta, la componente veneziana; Venier era un patriarca maestoso, con un carattere di ferro. Difficili i suoi rapporti con l'"imberbe" don Giovanni d'Austria, addirittura pessimi quelli con Giannandrea Doria, capo delle galere genovesi, esplicitamente sospettato di doppiezza, interesse personale e codardia. Dalla vittoria sul mare, della quale gran merito va proprio a lui, non potrà trarre i frutti sperati proprio a causa di questi vecchi rancori.